

12

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

21 Numéro de dépôt: 81400450.3

51 Int. Cl.³: **F 02 B 37/12**

22 Date de dépôt: 20.03.81

30 Priorité: 21.03.80 FR 8006439

71 Demandeur: **SOCIETE D'ETUDES DE MACHINES THERMIQUES S.E.M.T.**, 2, Quai de Seine, F-93202 Saint-Denis (FR)

43 Date de publication de la demande: 21.10.81
Bulletin 81/42

72 Inventeur: **Curtli, Rémi**, 1, Allée Auguste Renoir, F-95560 Montsoult (FR)

84 Etats contractants désignés: **BE CH DE GB IT LI NL SE**

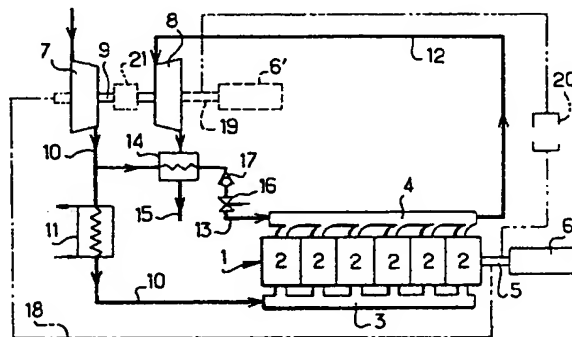
74 Mandataire: **Weinstein, Zinovi et al, Cabinet Z. WEINSTEIN 20, Avenue de Friedland, F-75008 Paris (FR)**

54 **Procédé et système de génération de puissance par moteur à combustion interne suralimenté.**

57 L'invention concerne un moteur à combustion interne (1) suralimenté par un turbocompresseur d'air (7, 8) à gaz d'échappement refoulant, par un conduit de dérivation (13), un débit dérivé d'air comprimé dans la conduite de gaz d'échappement (12) alimentant la turbine (8).

Ce débit dérivé d'air comprimé est réchauffé au moyen d'un échangeur de chaleur (14) intercalé dans la conduite de dérivation (13) et traversé par les gaz d'échappement (15) de la turbine (8) et le débit dérivé d'air comprimé réchauffé est injecté dans l'extrémité amont du collecteur d'échappement (4) du moteur.

L'invention est applicable aux moteurs Diesel suralimentés à bas taux de compression et aux moteurs compound.



BEST AVAILABLE COPY

-1-

Procédé et système de génération de puissance par
moteur à combustion interne suralimenté

La présente invention concerne généralement et a
essentiellement pour objet un procédé perfectionné
de production d'énergie par un générateur de puissance
comprenant : un système moteur volumétrique (ou à
5 capsulisme) à combustion interne à pistons notamment
alternatifs, tel qu'en particulier mais non exclusi-
vement un moteur Diesel ; un système compresseur d'air
de suralimentation et un système formant turbomachine
motrice appelé ci-après système turbomoteur à gaz
10 d'échappement, avec des couplages mécaniques et/ou
pneumatiques (ou fluidiques) entre ces trois systèmes.
L'invention se rapporte également à un nouveau système
générateur de puissance pour l'exécution du procédé
précité et elle vise, enfin, les diverses applications
15 et utilisations résultant de la mise en oeuvre de ce
procédé ou de ce système ainsi que les divers ensembles,
équipements et installations pourvus de tels systèmes.

Dans l'état de la technique antérieure, on connaît
20 déjà, en particulier par le brevet français n° 75.12744
(2 308 785), une installation génératrice de puissance
à moteur à combustion interne notamment à pistons
animés d'un mouvement de translation rectiligne alter-
natif et à allumage spontané par compression, tel que
25 plus spécialement un moteur Diesel à quatre temps et
à faible rapport volumétrique ou taux de compression,

BEST AVAILABLE COPY

suralimenté par un turbocompresseur d'air à un ou plusieurs corps et/ou plusieurs étages de turbine et/ou de compression avec refroidissement d'air final en aval du compresseur et éventuellement refroidissement d'air intermédiaire entre les corps ou étages successifs de compression, la turbine recevant les gaz d'échappement du moteur pour entraîner le compresseur par l'intermédiaire d'un arbre d'accouplement mécanique. Entre l'aspiration et l'échappement du moteur est prévu un conduit de dérivation ouvert généralement en permanence lors du fonctionnement du moteur et susceptible de transmettre, du compresseur à la turbine, tout l'air non absorbé par le moteur, lequel air rejoint les gaz d'échappement provenant du collecteur d'échappement du moteur, en amont de l'entrée de la turbine pour ajouter de la chaleur à celle fournie par les gaz d'échappement. Cet apport de chaleur est fourni par réchauffage d'air (en marche à faible puissance) au moyen d'une récupération de chaleur par un échangeur de chaleur entre au moins la majeure partie et de préférence la totalité du flux de gaz sortant de la turbine d'une part et au moins la fraction ou majeure partie et de préférence la totalité du flux d'air sortant du compresseur et se dirigeant vers le moteur et le conduit de dérivation d'autre part. Cet échangeur de chaleur est ainsi interposé dans la conduite de refoulement du compresseur, le réfrigérant d'air final étant interposé dans le trajet de l'air sortant de l'échangeur de chaleur et se dirigeant vers le collecteur d'admission du moteur.

Ce conduit de dérivation est ainsi branché en parallèle avec le moteur et le réfrigérant d'air final (lequel est refroidi par circulation forcée soit d'air atmosphérique ou d'eau ou de liquide de refroidissement

BEST AVAILABLE COPY

du moteur). L'échangeur de chaleur précité est du type sans mélange des flux respectivement chauffant et chauffé, c'est-à-dire à deux circuits indépendants (échangeur par exemple à plaques ou à tubes).

5

Le conduit de dérivation précité est muni de moyens d'étranglement à section libre de passage progressivement variable et commandés automatiquement pour fournir, entre la sortie du compresseur et l'entrée de la turbine, une différence de pression qui dépend pratiquement uniquement de la pression régnant dans le conduit de dérivation. Les gaz, sortant de l'échangeur de chaleur, s'échappent à l'atmosphère. Aux fortes puissances, l'énergie, disponible dans les gaz d'échappement du moteur, est suffisante pour entraîner la turbine. Le turbocompresseur est adapté au moteur quand celui-ci fonctionne à son point nominal, de sorte que le compresseur fournit alors, en plus du débit d'air absorbé dans le moteur, un débit d'air qui est destiné notamment à maintenir une différence de pression définie entre la sortie du compresseur et l'entrée de la turbine ainsi qu'à refroidir les pièces chaudes du moteur par circulation d'air.

25 Cette installation connue comporte en outre une chambre de combustion auxiliaire placée en amont de la turbine et recevant l'air qui a parcouru le conduit de dérivation ainsi, éventuellement, que les gaz d'échappement du moteur afin de rendre autonome et de faire fonctionner le groupe turbocompresseur indépendamment du moteur quel que soit le régime de ce dernier et notamment lorsque le moteur est à l'arrêt.

Une telle installation connue présente notamment
35 les inconvénients suivants :

BEST AVAILABLE COPY

- un emploi d'énergie dispendieux car l'apport d'énergie à la turbine, par récupération de chaleur sur les gaz sortant de celle-ci, est transmis seulement en partie au débit dérivé d'air comprimé puisque l'autre
5 partie est incorporée à l'air comprimé de suralimentation fourni au collecteur d'admission du moteur après avoir traversé le réfrigérant d'air ;
- une consommation coûteuse d'énergie par la chambre de combustion auxiliaire brûlant du combustible en
10 supplément ;
- une complexité organique du dispositif de régulation ou d'asservissement des éléments composants essentiels (tels qu'en particulier la chambre de combustion
intercalée entre le collecteur d'échappement du
15 moteur à l'entrée de gaz de la turbine et recevant le débit dérivé d'air comprimé ainsi que la soupape formant moyen d'étranglement dans le conduit de dérivation), ce qui augmente sensiblement le coût de l'ensemble tout en réduisant sensiblement sa sûreté
20 de fonctionnement ou fiabilité.

- Un but principal de l'invention est de supprimer ou au moins de pallier les inconvénients précités tout en conservant les avantages principaux de l'installation connue précitée, à savoir notamment :
- extension de la zone de fonctionnement utilisable du moteur vers le domaine des couples élevés aux basses vitesses ;
 - possibilité de rapprocher le point de fonctionnement nominal du compresseur d'air de sa limite de pompage
25 dans les zones de haut rendement. A cet effet, l'invention utilise un procédé du type consistant, comme dans l'installation connue précitée, à prélever un débit dérivé d'air comprimé entre les systèmes
30 respectivement compresseur et moteur volumétrique sur le débit total d'air comprimé refoulé par ledit système
35

BEST AVAILABLE COPY

compresseur et à ajouter ce débit dérivé d'air comprimé aux gaz d'échappement dudit système moteur volumétrique, entre la sortie de gaz des cylindres de travail de celui-ci et avant la sortie de gaz du système turbomoteur, ainsi qu'à fournir un apport d'énergie, récupérée sur de l'énergie transmise en provenance des gaz brûlés dans le système moteur volumétrique, aux gaz d'échappement par l'intermédiaire du débit dérivé d'air comprimé.

L'invention résout le problème technique posé ci-dessus en perfectionnant ce procédé par le fait que, selon la caractéristique principale ou essentielle de l'invention, cet apport d'énergie est exclusivement fourni directement à au moins la majeure partie du débit dérivé d'air comprimé.

Pour la suite de cette description, il convient d'adopter les définitions suivantes pour les notions de système mentionnées auparavant :

- le système moteur volumétrique comprend au moins un moteur à combustion interne, c'est-à-dire peut se composer d'un ou de plusieurs tels moteurs ;
- le système compresseur comprend au moins un compresseur, donc peut inclure un ou plusieurs compresseurs ;
- le système turbomoteur ou formant turbomachine motrice comprend au moins une turbine à gaz d'échappement, donc peut se composer d'une ou de plusieurs telles turbines.

Selon l'invention et comme dans l'agencement connu précité, le débit dérivé d'air comprimé rejoint les gaz d'échappement du système moteur volumétrique avant l'entrée du système turbomoteur mais, selon une autre caractéristique de l'invention, ce débit dérivé d'air comprimé, provenant d'au moins un compresseur

BEST AVAILABLE COPY

du système compresseur et ayant reçu individuellement l'apport d'énergie, est additionné aux gaz d'échappement d'au moins un moteur à combustion interne du système moteur volumétrique en un point d'au moins
5 une voie confinée d'écoulement des gaz d'échappement ou d'au moins une voie de collecte d'échappement dudit moteur où la pression maximale instantanée est suffisamment basse pour éviter l'inversion du sens prédominant du courant gazeux et, de préférence, là où la
10 pression est la plus constante possible.

Dans une forme d'exécution avantageuse du procédé selon l'invention et comme dans l'installation connue précitée, l'invention utilise un apport d'énergie
15 sous forme de chaleur prélevée sur les gaz de sortie du système turbomoteur par échange thermique réchauffeur d'air entre au moins la majeure partie du flux de gaz sortant du système turbomoteur et une partie du flux d'air comprimé sortant du système compresseur
20 mais, conformément encore à une autre caractéristique de l'invention, cet échange thermique s'effectue avec au moins la majeure partie du débit dérivé d'air comprimé.

25 Dans son principe fondamental mis en oeuvre dans les dispositions de base énoncées précédemment, l'invention offre l'avantage important selon lequel, plus on se rapproche du domaine défavorable de fonctionnement (forts couples à basse vitesse) où il y
30 a manque ou insuffisance de pression d'air délivré par les systèmes respectivement turbomoteur et compresseur, plus la température des gaz à la sortie du système turbomoteur est élevée, donc plus le potentiel de récupération d'énergie sur les gaz
35 d'échappement est naturellement grand. L'invention permet donc de simplifier considérablement la conception de la structure de l'ensemble et du système de

BEST AVAILABLE COPY

régulation ou d'asservissement de celui-ci, d'où une économie appréciable.

L'invention vise aussi un système générateur de
5 puissance pour l'exécution du procédé précité, ce système étant du type comprenant : un conduit de dérivation reliant la conduite de refoulement d'air comprimé du système compresseur à la voie d'écoulement
10 des gaz d'échappement du système moteur volumétrique après la sortie de ceux-ci des cylindres moteurs ainsi qu'un dispositif assurant, d'une part, une récupération d'énergie en provenance des gaz brûlés du système moteur volumétrique et, d'autre part, le transfert de cette
15 énergie récupérée à une partie du flux d'air comprimé, ce dispositif étant traversé par une voie de passage d'air comprimé. Ce système générateur de puissance selon l'invention est caractérisé principalement en
20 ce que le dispositif précité de récupération et de transfert d'énergie est intercalé, par sa voie de passage d'air comprimé, exclusivement dans le seul conduit de dérivation.

Dans ce système et comme dans l'installation connue précitée, le conduit de dérivation débouché en aval
25 dans la voie d'écoulement des gaz d'échappement du système moteur volumétrique avant l'entrée du système turbomoteur mais, selon une autre caractéristique du système selon l'invention, le conduit de dérivation, branché à son extrémité amont sur la conduite de
30 refoulement d'au moins un compresseur du système compresseur, est branché à son extrémité aval sur la voie d'écoulement des gaz d'échappement d'au moins un moteur du système moteur volumétrique, en un point d'au moins une conduite de gaz d'échappement ou d'au
35 moins un collecteur d'échappement de ce moteur où la pression maximale instantanée est inférieure à une

BEST AVAILABLE COPY

valeur limite actuelle déterminée.

5 Dans un mode de réalisation avantageux du système selon l'invention, celui-ci comporte, comme dans l'installation connue précitée, un système d'échange thermique réchauffeur d'air comprimé traversé, d'une part, par au moins la majeure partie du flux de gaz sortant du système turbomoteur et d'autre part, par une partie du flux d'air comprimé sortant du système
10 compresseur mais, selon une autre caractéristique de l'invention, ce système d'échange thermique comprend au moins un échangeur de chaleur intercalé exclusivement par sa voie de passage d'air comprimé, dans le conduit de dérivation.

15 Il est à noter que le débit dérivé d'air comprimé est d'autant plus nécessaire (notamment à grand couple et à petite vitesse de rotation d'un moteur à combustion interne) que le débit propre de fluide gazeux
20 du moteur à combustion interne est insuffisant parce que trop faible relativement au débit nominal de la turbine et du compresseur.

25 L'invention sera mieux comprise et d'autres buts, caractéristiques, détails et avantages de celle-ci apparaîtront plus clairement à la lecture de la description explicative qui va suivre en se référant aux dessins schématiques annexés donnés uniquement à titre d'exemples non limitatifs illustrant divers
30 modes de réalisation spécifiques actuellement préférés de l'invention et dans lesquels :

35 La figure 1 représente un schéma synoptique fonctionnel de la plupart des cas d'application de l'invention.

La figure 2 représente une vue d'ensemble d'un système

BEST AVAILABLE COPY

générateur de puissance conforme à l'invention illustrant le principe de base de celle-ci.

- 5 La figure 3 illustre une variante d'exécution de l'invention dans le cas d'un groupe de suralimentation à deux étages et d'un moteur à combustion interne à collecteur d'échappement du type à convertisseur d'impulsions modulaire .
- 10 La figure 4 représente une autre variante de réalisation de l'invention dans le cas d'un groupe de suralimentation à deux étages et d'un moteur à combustion interne à collecteurs d'échappement du type à impulsions.
- 15 La figure 5 représente un autre mode de réalisation de l'invention avec un moteur à combustion interne à collecteur du type à convertisseur d'impulsion modulaire intégré à l'échangeur de chaleur précité.
- 20 La figure 6 illustre encore un autre mode de réalisation de l'invention, dans lequel le débit dérivé d'air comprimé est réchauffé en servant à refroidir au moins une soupape d'échappement chaude du moteur
- 25 à combustion interne.
- La figure 7 illustre encore un autre mode de réalisation de l'invention, dans lequel le débit dérivé d'air comprimé reçoit un apport d'énergie calorifique et massique par mélange, dans au moins un éjecteur ou analogue, d'une partie des gaz sortant d'au moins une turbine à gaz d'échappement.
- 30
- 35 Les figures 8 à 10 représentent un mode de réalisation particulier de l'invention dans lequel le débit dérivé d'air comprimé est injecté dans la volute

- d'entrée d'au moins une turbine à gaz d'échappement, à savoir :
- la figure 8 est une vue de côté externe en élévation de la volute ;
 - 5 - la figure 9 est une vue fragmentaire en coupe transversale selon la ligne de section IX-IX de la figure 8 et
 - la figure 10 est une vue en coupe partielle représentant le développement plan de la volute déroulée
 - 10 sur 360°.

Sur les différentes figures des dessins, les mêmes chiffres de référence ou repères désignent des parties ou éléments de structure identiques ou semblables.

- 15 On se reportera d'abord à la figure 1 résumant, par un schéma synoptique fonctionnel d'ensemble, les divers cas exposés ci-après en y symbolisant seulement les divers circuits ou voies d'écoulement de fluides gazeux concernés ; les lignes continues en traits
- 20 pleins désignent les courants gazeux permanents ou utilisés de préférence tandis que les lignes discontinues en traits interrompus, pointillés ou mixtes désignent des courants gazeux relatifs à divers autres
- 25 modes de réalisation de l'invention. Le repère C désigne le compresseur d'air de suralimentation qui peut être simple ou à plusieurs, par exemple deux, étages C, C' comprenant alors un étage compresseur à basse pression C refoulant dans un étage compresseur
- 30 à haute pression C', éventuellement à travers un réfrigérant d'air intermédiaire non représenté. Le flux d'air comprimé principal, sortant du compresseur, traverse un réfrigérant d'air final R et pénètre dans le moteur à combustion interne M par le collecteur
- 35 d'admission de celui-ci, où il sert de comburant au combustible dont la combustion produit des gaz brûlés

BEST AVAILABLE COPY

chauds GB dans les divers cylindres de travail du moteur. Ces gaz brûlés chauffent notamment par contact direct diverses parties ou pièces du moteur telles que les soupapes notamment d'échappement S qu'ils baignent en s'écoulant tout autour de celles-ci lorsqu'ils sortent des cylindres pour être recueillis sous forme de gaz d'échappement dans au moins un collecteur d'échappement CE par lequel ils quittent le moteur M (délimité dans le dessin par un cadre rectangulaire en traits interrompus) pour être amenés à au moins une turbine à gaz T destinée, dans certains cas particuliers mais non généralement, à entraîner un compresseur d'air C. Une telle turbine peut être constituée soit par une unité simple telle que T ou bien par plusieurs, par exemple deux, étages, comprenant un étage ou une turbine à haute pression T' (symbolisée par un cercle entrants interrompus) et un étage ou une turbine à basse pression T.

Selon un mode de réalisation préféré, le débit dérivé d'air comprimé A, prélevé à la sortie du compresseur C ou C' mais avant le réfrigérant d'air R, traverse un échangeur de chaleur E où il est réchauffé par les gaz GE sortant de la turbine T et traversant également l'échangeur de chaleur E pour s'échapper ensuite à l'atmosphère. Le débit dérivé d'air comprimé réchauffé A' est alors injecté dans le collecteur d'échappement GE pour s'y mélanger aux gaz d'échappement alimentant la turbine. Selon une variante d'exécution, l'échangeur de chaleur E peut être remplacé par un éjecteur traversé par une partie des gaz GE sortant de la turbine T, qui s'y mélangent avec l'air comprimé en donnant ainsi un mélange gazeux chaud A' injecté dans le collecteur d'échappement CE.

35

Selon une autre variante de réalisation, le débit

BEST AVAILABLE COPY

dérivé d'air comprimé A est prélevé après le réfrigérant d'air R puis traverse, par A_1 , au moins une soupape d'échappement chaude S du moteur pour être ainsi réchauffé en refroidissant simultanément cette
5 soupape et ce flux d'air réchauffé est injecté dans le collecteur d'échappement CE.

Selon encore un autre mode de réalisation, le débit dérivé d'air comprimé, prélevé avant le réfrigérant
10 d'air R, est réchauffé en baignant, par A_2 , le collecteur d'échappement chaud CE en s'écoulant tout autour de celui-ci puis ce flux d'air réchauffé est injecté dans ce collecteur d'échappement.

15 Enfin, selon encore un autre mode de réalisation utilisable dans le cas d'une turbine à deux étages T et T', le débit dérivé d'air comprimé A, prélevé avant le réfrigérant d'air R, traverse l'échangeur de chaleur E où il est réchauffé par les gaz sortant
20 de l'étage de turbine à basse pression T puis le flux d'air ainsi réchauffé est injecté par A_3 dans les gaz sortant de l'étage de turbine à haute pression T' avant l'entrée de l'étage de turbine à basse pression T.

25 Ces divers exemples de réalisation seront maintenant successivement décrits ci-après séparément. Dans les figures suivantes, tous les dispositifs ou appareils accessoires, qui ne font pas partie de l'invention
30 et ne sont pas nécessaires à sa compréhension ont été omis.

L'exemple de réalisation, représenté sur la figure 2, montre un moteur à combustion interne tel qu'un
35 moteur Diesel 1 à au moins une rangée de cylindres en ligne 2, au nombre de six par exemple. Le moteur

BEST AVAILABLE COPY

pourrait évidemment comporter plusieurs rangées de cylindres, par exemple deux rangées de cylindres disposées en V, auquel cas il y aurait avantageusement un groupe de suralimentation par rangée de cylindres.

- 5 La ou chaque rangée de cylindres de ce moteur comporte un collecteur d'admission d'air 3 et au moins un collecteur d'échappement des gaz brûlés 4 qui, dans le cas d'une rangée de quatre à dix cylindres, sera
- 10 avantageusement unique par rangée et du type dit modulaire à convertisseur d'impulsions composé de tronçons identiques à section transversale de passage libre constante ou uniforme sur toute la longueur du collecteur. Un tel type de collecteur a été décrit
- 15 notamment dans le brevet français principal n° 77.01937 et dans ses premier et second certificats d'addition n° 78.01782 et n° 79.22234. Un tel collecteur d'échappement du type modulaire à convertisseur d'impulsions est fixé rigidement et directement à la sortie des
- 20 gaz d'échappement de la culasse du moteur.

- Le moteur produit une puissance utile recueillie sur son arbre 5 destiné à entraîner un appareil récepteur ou d'utilisation 6 formant la charge du
- 25 moteur.

- Le moteur 1, constituant le système moteur volumétrique précité ou faisant partie de celui-ci, est suralimenté par un système turbocompresseur à un ou
- 30 plusieurs étages dont le système compresseur d'air est directement entraîné mécaniquement par le système turbomoteur. Dans l'exemple représenté, le système compresseur d'air comprend un compresseur d'air 7 et le système turbomoteur comprend une turbine 8
- 35 directement accouplée mécaniquement au compresseur 7 par un arbre intermédiaire 9. L'orifice de sortie du compresseur est relié par une conduite de refoule-

BEST AVAILABLE COPY

ment 10 au collecteur d'admission 3 du moteur 1 à travers un réfrigérant d'air terminal 11 pour le refroidissement de l'air comprimé de suralimentation du moteur et dont la voie de passage de fluide chaud à refroidir est montée en série dans cette conduite. 5 de refoulement. L'orifice d'entrée de gaz de la turbine 8 est relié par une conduite 12 à l'orifice de sortie du collecteur d'échappement 4 du moteur. Le débit dérivé d'air comprimé est prélevé ici avant 10 le refroidissement d'air comprimé au moyen d'un conduit de dérivation d'air comprimé 13 branché par son extrémité amont sur la conduite de refoulement 10 avant le réfrigérant d'air comprimé 11 et, par son extrémité aval, sur l'extrémité par exemple amont 15 du collecteur d'échappement 4, de façon que le débit dérivé d'air comprimé réchauffé soit injecté dans ce collecteur au point de plus basse pression instantanée des gaz d'échappement dans celui-ci. Ce lieu de recyclage d'air comprimé à l'extrémité amont du col- 20 lecteur d'échappement est avantageux, car le premier cylindre du moteur peut éventuellement aspirer du fluide.

Un échangeur de chaleur 14 est intercalé en série 25 d'une part, par sa voie de passage de fluide froid ou chauffé, dans le conduit de dérivation d'air comprimé 13 et d'autre part, par sa voie de passage de fluide chauffant, dans la conduite 15 de sortie de gaz de la turbine 8. Après la sortie de l'échangeur 30 de chaleur 14, cette conduite 15 débouche à l'atmosphère, de préférence après avoir traversé un silencieux.

Le débit dérivé d'air comprimé est avantageusement 35 réglable par variation sélective, notamment de façon à pouvoir être interrompu ou arrêté au démarrage du

BEST AVAILABLE COPY

système moteur volumétrique, lors de son fonctionnement à un niveau de puissance suffisamment élevé pour que le rendement des systèmes respectivement turbomoteur et compresseur soit bon. A cet effet, le conduit de dérivation 13 est muni d'une vanne ou analogue 16 qui peut être soit du genre à fonctionnement par tout ou rien, soit à fermeture et à ouverture progressives (pour mieux faire croître le débit dérivé d'air comprimé avec une vitesse décroissante de rotation du moteur 1). Cette vanne devra être fermée au-delà d'un certain niveau de puissance, en ayant par exemple sa commande asservie à la valeur instantanée de la pression de refoulement d'air du compresseur ou de la pression d'admission d'air au moteur (car la pression d'air comprimé à la sortie du compresseur est au moins approximativement proportionnelle à la puissance du moteur dans un domaine de vitesses de rotation relativement étendu).

Pour éviter toute inversion du sens d'écoulement du débit dérivé d'air comprimé dans le conduit de dérivation 13, il est nécessaire que la pression des gaz d'échappement dans le collecteur d'échappement 4 soit inférieure à la pression d'air comprimé du conduit de dérivation 13 et, pour empêcher automatiquement une telle inversion du courant gazeux, un clapet de retenue ou une soupape anti-retour est avantageusement monté dans le conduit de dérivation 13, de préférence avant la vanne 16. Lorsque la vanne 16 est du type à fonctionnement par tout ou rien, celle-ci devra être fermée notamment au démarrage du moteur 1 (c'est-à-dire lorsque la pression d'air d'admission est nulle) et aussi lorsque la pression des gaz dans le collecteur d'échappement 4 devient supérieure à la pression d'air comprimé dans le conduit de dérivation 13, en particulier en l'absence d'un clapet de retenue ou d'une

BEST AVAILABLE COPY

soupape anti-retour.

5 L'échangeur de chaleur 14 peut être soit un échangeur de chaleur fixe ou statique, du type à faisceaux de tubes bobinés ou à ailettes, du type à plaques ou du type à caloduc, soit un échangeur de chaleur régénérateur rotatif entraîné en rotation par exemple au moyen d'une prise de force à partir d'un arbre tournant du système.

10

L'invention est avantageusement applicable à un générateur de puissance du type dit compound qui se compose généralement d'un moteur à combustion interne à pistons, d'au moins un compresseur d'air et d'au moins 15 une turbine à gaz avec existence d'un couplage mécanique entre au moins deux de ces trois unités ainsi que d'un couplage gazeux au moins entre moteur et turbine et entre compresseur et moteur ainsi qu'éventuellement entre compresseur et turbine. La puissance mécanique 20 utilisable de sortie peut ainsi être prise soit sur l'arbre du moteur, soit sur l'arbre de la turbine, soit simultanément sur les deux arbres (auquel cas, les puissances utiles recueillies respectivement sur les deux arbres sont mutuellement en fonction inverse 25 l'une de l'autre). Dans le cas présent considéré du moteur dit compound formant générateur de gaz, le compresseur d'air de suralimentation 7 est directement accouplé mécaniquement par une liaison 18 (représentée par une ligne discontinue en traits interrompus mixtes 30 sur la figure 2) à l'arbre 5 du moteur à combustion interne 1 qui n'entraîne alors plus directement la charge 6 tandis que la turbine 8 est alors mécaniquement séparée du groupe motocompresseur 1, 7 (c'est-à-dire qu'elle n'est plus mécaniquement accouplée au 35 compresseur). Dans ce cas, le compresseur 7 absorbe toute la puissance utile du moteur 1, laquelle est transmise, par l'intermédiaire de l'air comprimé

BEST AVAILABLE COPY

refoulé par le compresseur et des gaz d'échappement du moteur, à la turbine 8 qui sert alors d'unique renvoi de puissance et entraîne ainsi l'appareil d'utilisation 6' par son arbre de sortie 19, éventuellement par 5 l'intermédiaire d'un réducteur de vitesse. Une telle disposition oblige d'avoir un grand rapport de compression.

Pour éviter cela, il peut être avantageux d'absorber 10 une partie de la puissance utile du moteur 1 par l'intermédiaire d'un convertisseur de couple de préférence hydraulique 20 reliant la transmission mécanique entre moteur et compresseur à la transmission mécanique entre turbine et appareil d'utilisation. Il est ainsi éven- 15 tuellement possible de combiner l'application au moteur compound avec le mode de réalisation représenté par exemple sur la figure 2 en prévoyant notamment une liaison déconnectable ou un accouplement débrayable 21 sur l'arbre 9 entre compresseur 7 et turbine 8.

20 Il est à noter que, lorsque c'est la turbine qui fournit la totalité de la puissance utile, le moteur à combustion interne pourrait être éventuellement un moteur du type à pistons libres.

25 Dans les modes de réalisation, représentés respectivement sur les figures 3 et 4, la suralimentation du moteur 1 est assurée par un système turbocompresseur à deux étages comprenant, d'une part, un turbocompres- 30 seur à haute pression composé d'un compresseur à haute pression 7 directement entraîné mécaniquement au moyen d'un arbre d'accouplement intermédiaire 9 par une turbine à haute pression 8 et, d'autre part, d'un turbocompresseur à basse pression composé d'un 35 compresseur à basse pression 7' directement entraîné mécaniquement par l'intermédiaire d'un arbre d'accou-

BEST AVAILABLE COPY

plement intermédiaire 9' par la turbine à basse pression 8'. Le premier étage de compression ou compresseur à basse pression 7' refoule l'air comprimé à travers un réfrigérant d'air intermédiaire 11' dans le deuxième
5 étage de compression ou compresseur à haute pression 7 qui refoule ensuite l'air comprimé à haute pression vers le collecteur d'admission 3 du moteur. Le premier étage de turbine formant turbine à haute pression 8 reçoit les gaz d'échappement du moteur et les envoie
10 ensuite dans le second étage de turbine formant la turbine à basse pression 8'.

Le débit dérivé d'air comprimé est réchauffé par échange thermique avec au moins une partie des gaz
15 sortant du dernier étage de turbine formant la turbine à basse pression 8'. A cet effet, la voie de passage de fluide chauffant de l'échangeur de chaleur 14, intercalé dans le conduit de dérivation 13 ou 13', est montée en série dans la conduite 15 de sortie de gaz
20 du dernier étage de turbine formant turbine à basse pression 8'.

La variante d'exécution selon la figure 3 ne diffère du mode de réalisation selon la figure 2 que par la
25 présence d'un groupe turbocompresseur soufflant à deux étages avec l'aménagement particulier précité de l'échangeur de chaleur 14 relativement à ce groupe.

La variante d'exécution selon la figure 4 diffère
30 de celle selon la figure 3 par le fait que la ou chaque rangée par exemple de six cylindres 2 du moteur 1 comporte deux collecteurs d'échappement du type à impulsions 4a, 4b, respectivement communs à deux groupes différents de trois cylindres chacun, lesquels col-
35 lecteurs alimentent en parallèle, par deux entrées distinctes, le premier étage de turbine formant la turbine à haute pression 8. Dans ce cas il est préféré-

BEST AVAILABLE COPY

5 rable que le débit dérivé d'air réchauffé ne soit pas
recyclé vers les collecteurs d'échappement en raison
des bouffées de gaz d'échappement à haute pression
se produisant dans ces collecteurs d'échappement mais
10 il sera avantageusement injecté entre les deux étages
de turbine dans les gaz sortant du premier étage de
turbine formant la turbine à haute pression 8, donc
avant l'entrée du second étage de turbine formant
turbine à basse pression 8'. A cet effet, le conduit
15 de dérivation 13', après la sortie de l'échangeur de
chaleur 14, est branché, par son extrémité aval,
sur la conduite de gaz 22 reliant les deux étages
de turbine successifs 8 et 8'.

15 Dans tous les modes de réalisation précédents, la
vanne 16 avec éventuellement son clapet de retenue
associé 17 sera avantageusement placée, dans le
conduit de dérivation 13 ou 13', après l'échangeur
de chaleur 14 pour éviter l'encrassement de la voie
20 de passage d'air comprimé dans cet échangeur par les
gaz d'échappement du moteur lorsque cette vanne
est fermée.

Dans le mode de réalisation selon la figure 5, le
25 débit dérivé d'air comprimé est réchauffé par de la
chaleur prélevée sur au moins une partie des gaz
d'échappement, recueillis à la sortie, du système
moteur volumétrique. A cet effet, le système d'échange
thermique comprend au moins un échangeur de chaleur
30 intercalé respectivement par sa voie de passage de
fluide chauffant dans au moins une voie d'écoulement
de gaz d'échappement à la sortie du système moteur
volumétrique et par sa voie de passage d'air comprimé
dans le conduit de dérivation. Dans l'exemple repré-
35 senté, l'apport d'énergie au seul débit dérivé d'air
comprimé s'effectue sous forme de chaleur cédée à

BEST AVAILABLE COPY

- ce dernier par au moins une portion d'au moins un collecteur d'échappement 4 formant pièce chaude du moteur 1, laquelle pièce chaude est ainsi simultanément refroidie par cette circulation d'air comprimé. L'échangeur de chaleur 14' est alors monté autour d'au moins une portion du collecteur d'échappement 4 qui fait donc partie intégrante de cet échangeur en en constituant la voie de passage de fluide chauffant. La voie de passage de fluide chauffé (c'est-à-dire d'air comprimé dérivé) de cet échangeur de chaleur 14' est alors constituée par exemple par une enceinte tubulaire annulaire entourant le collecteur d'échappement 4. Pour obtenir un échange thermique efficace, la circulation des fluides respectivement chauffée et chauffant dans cet échangeur de chaleur 14' se fera avantageusement d'une manière méthodique, c'est-à-dire à contre-courant, de sorte que le conduit de dérivation 13 aboutira par son extrémité aval à l'extrémité amont de l'enceinte 14' (c'est-à-dire du côté de l'extrémité aval du collecteur 4) tandis que cette enceinte communiquera par son extrémité chaude ou aval de préférence avec l'extrémité opposée ou amont 23 dudit collecteur.
- 25 Ce mode de réalisation selon la figure 5 n'est en fait avantageux ou intéressant que pendant la période de fonctionnement en régime transitoire du moteur à combustion interne 1.
- 30 Dans les modes de réalisation respectifs selon la figure 6, l'apport d'énergie au seul débit dérivé d'air comprimé s'effectue sous forme de chaleur cédée à ce dernier par au moins un organe chaud par exemple mobile du système moteur volumétrique, de sorte que cet organe chaud est ainsi simultanément refroidi par circulation d'air comprimé. A cet effet, l'organe

REST AVAILABLE COPY

mobile chaud considéré comporte une voie de passage confiné d'air comprimé intercalée en série dans le conduit de dérivation 13. Il est alors avantageux que le débit dérivé d'air comprimé soit prélevé après le refroidissement de l'air comprimé de suralimentation, c'est-à-dire que le conduit de dérivation 13 d'air comprimé soit branché, par son extrémité amont, après le réfrigérant d'air comprimé 11.

- 10 Dans le mode de réalisation selon la figure 6, la chaleur est ainsi récupérée sur au moins une soupape chaude notamment d'échappement 24 du système moteur volumétrique ou moteur 1. Cette soupape est traversée par au moins une voie d'écoulement d'air comprimé
- 15 refroidisseur 25 montée en série dans le conduit de dérivation 13, lequel rejoint avantageusement, par son extrémité aval, le collecteur d'échappement 4.

- Dans l'exemple de réalisation selon la figure 7,
- 20 l'apport d'énergie, au débit dérivé d'air comprimé, s'effectue sous forme de chaleur et de force vive massique par mélange direct d'au moins la majeure partie du débit dérivé d'air comprimé avec au moins une partie du flux de gaz sortant du système turbomoteur, notamment par effet de trompe aspirant et
- 25 entraînant ledit gaz par ledit air comprimé agissant sous forme d'au moins un jet d'air. A cet effet, il est prévu au moins un éjecteur 27 dont la voie d'écoulement de fluide d'entraînement 27a est intercalée
- 30 en série dans le conduit de dérivation d'air comprimé 13 et dont la tubulure d'aspiration de fluide entraîné 27b est branchée de préférence par une canalisation de dérivation 15' sur une conduite 15 de sortie de gaz de la turbine 8. A la sortie de l'éjecteur 27, le
- 35 mélange de gaz et d'air comprimé est amené par le conduit 13 de préférence au collecteur d'échappement 4

BEST AVAILABLE COPY

du moteur 1 selon la configuration déjà décrite.

Dans les modes de réalisation précédents, la turbine est habituellement du type axial et son bâti d'entrée de gaz est généralement raccordé à la conduite d'arri-
5 vée des gaz d'échappement par un diffuseur, plus particulièrement dans le cas d'un collecteur d'échappement du type modulaire à convertisseur d'impulsions. Cependant, il est avantageux, pour obtenir une meilleure
10 utilisation de l'énergie cinétique des gaz, de conserver la vitesse élevée des gaz existant en aval du collecteur en supprimant le diffuseur précité et en reliant la sortie du collecteur d'échappement ou de la conduite d'amenée des gaz d'échappement à l'entrée
15 de la turbine par une volute ou analogue 28 dont la section d'écoulement des gaz diminue progressivement depuis l'entrée 28a de la volute jusqu'à la roue 8a de la turbine 8, comme cela est représenté sur les figures 8 à 10 des dessins. Cela implique la suppression
20 du distributeur de la turbine, dont la fonction directrice est assurée par la volute, tandis que sa fonction accélératrice est accomplie par le collecteur d'échappement. Une telle volute a été décrite dans le premier certificat d'addition n° 78.01782 au brevet
25 français principal n° 77.01937. Dans ce dernier mode de réalisation, la liaison, entre la sortie du collecteur d'échappement 4 et la turbine axiale 8, s'effectue donc au moyen d'un bâti 28 d'entrée de gaz à la turbine, sans tuyère, en forme de volute, qui est
30 monté sur le châssis ou corps de la turbine, de façon à recouvrir la roue de turbine 8a portant des ailettes radiales 8d. Comme déjà indiqué, cette volute 28 a une forme telle que sa section de passage des gaz décroît progressivement de telle sorte que la vitesse d'attaque
35 de la roue 8a de la turbine par les gaz d'échappement soit constante sur tout le pourtour de cette roue.

BEST AVAILABLE COPY

Dans le mode de réalisation selon les figures 8 à 10, au moins une partie du débit dérivé d'air comprimé, soit pourvu de l'apport d'énergie précité et notamment réchauffé, ou bien n'ayant reçu aucun tel apport

5 d'énergie, est injecté sous un angle α éventuellement variable sélectivement dans la volute 28 de raccordement direct entre au moins un collecteur d'échappement 4 du système moteur volumétrique 1 et au moins une

10 turbine 8 du système turbomoteur, sensiblement au point de raccordement tangent de la trajectoire d'entrée des gaz d'échappement dans la volute avec le début de leur trajectoire courbe dans celle-ci, de façon à provoquer une déviation de ladite trajectoire par effet fluidique en vue d'influencer favorablement le triangle des

15 vitesses d'attaque de l'étage ou aubage mobile de la roue de turbine, sous un angle α adapté sélectivement, de façon éventuellement variable, en fonction du point actuel de fonctionnement de la turbine. On améliore ainsi sensiblement le profil de vitesses de celle-ci,

20 ce qui accroît encore l'efficacité du recyclage d'air chaud. A cet effet, le conduit de dérivation 13 (ou un autre conduit de dérivation d'air comprimé notamment non réchauffé préalablement) est branché, par son extrémité aval, éventuellement de façon arbitrairement

25 orientable ou angulairement réglable, sur la volute 28 de liaison directe d'au moins un collecteur d'échappement 4 du moteur 1 avec au moins une turbine 8, sensiblement au point de raccordement de la tubulure d'entrée rectiligne 28a de la volute à l'extrémité

30 adjacente de la voie de passage courbe dans cette volute. Ce branchement peut être réalisé au moyen d'une tubulure ou analogue 29 par exemple articulée de façon pivotante en 30 à la volute 28.

35 Selon la variante indiquée, le débit dérivé d'air comprimé, introduit dans la volute 28, peut n'avoir reçu aucun rapport d'énergie préalable (notamment par

BEST AVAILABLE COPY

réchauffage) c'est-à-dire peut parvenir directement du compresseur à la volute sans avoir traversé aucun appareil de récupération de chaleur (tel qu'échangeur etc).

5

Selon une autre variante, ce débit dérivé d'air comprimé non réchauffé peut être constitué par un second débit dérivé indépendant du débit dérivé d'air comprimé pourvu de son apport d'énergie (par exemple par réchauffage) décrit en premier lieu dans tous les modes de réalisation précédents selon les figures 1 à 7 et cette variante peut alors être utilisée en combinaison avec le débit dérivé d'air comprimé réchauffé, auquel cas il y aura deux débits dérivés d'air comprimé dont l'un sera réchauffé et l'autre sera non réchauffé. Ce second débit dérivé non réchauffé pourra ainsi être amené à la volute 28 par un autre conduit de dérivation séparé ou indépendant du conduit 13.

20 Cette solution est applicable à tous les modes de réalisation précédemment décrits et représentés.

Par ailleurs, les principes de l'invention, exposés ci-dessus pour le mode de réalisation des figures 8 à 10 à turbine axiale, sont transposables dans leur application à des turbines du type centripète pour influencer favorablement le triangle des vitesses.

Bien entendu, l'invention n'est nullement limitée aux modes de réalisation décrits et représentés qui n'ont été donnés qu'à titre d'exemple. En particulier, elle comprend tous les moyens constituant des équivalents techniques des moyens décrits ainsi que leurs combinaisons, si celles-ci sont exécutées suivant son esprit et mises en oeuvre dans le cadre de la protection comme revendiquée.

BEST AVAILABLE COPY

Revendications

1. Procédé de production d'énergie par un générateur de puissance comprenant : un système moteur volumétrique à combustion interne à pistons, un système compresseur d'air de suralimentation et un système turbomoteur à gaz d'échappement, avec des couplages mécaniques et/ou pneumatiques entre ces trois systèmes ; ledit procédé étant du type consistant à prélever un débit dérivé d'air comprimé entre les systèmes respectivement compresseur et moteur volumétrique sur le débit total d'air comprimé refoulé par ledit système compresseur, et à ajouter ledit débit dérivé d'air comprimé aux gaz d'échappement du système moteur, entre la sortie de gaz des cylindres de celui-ci et avant la sortie de gaz du système turbomoteur, ainsi qu'à fournir un apport d'énergie, récupérée sur de l'énergie transmise en provenance des gaz brûlés dans le système moteur volumétrique, aux gaz d'échappement par l'intermédiaire du débit dérivé d'air comprimé, caractérisé en ce que l'apport d'énergie audit débit dérivé d'air comprimé s'effectue sous forme de chaleur et de force vive massique par mélange direct d'au moins la majeure partie du débit dérivé d'air comprimé avec au moins une partie du flux de gaz sortant du système turbomoteur, notamment par effet de trompe aspirant et entraînant ledit gaz par ledit air comprimé agissant sous forme d'au moins un jet d'air.
2. Procédé selon la revendication 1, à refroidissement de l'air comprimé de suralimentation du système moteur volumétrique, caractérisé en ce que le débit dérivé d'air comprimé est prélevé avant son refroidissement d'air comprimé.
3. Procédé selon la revendication 1 ou 2, caractérisé

BEST AVAILABLE COPY

en ce qu'au moins une partie du débit dérivé d'air comprimé, pourvue ou non de l'apport d'énergie précité, est injectée sous un angle éventuellement variable sélectivement dans la volute de raccordement direct
5 entre au moins un collecteur d'échappement du système moteur volumétrique et au moins une turbine du système turbomoteur, sensiblement au point de raccordement tangent de la trajectoire d'entrée des gaz d'échappement dans la volute avec le début de leur trajectoire
10 courbe dans celle-ci, de façon à provoquer une déviation de ladite trajectoire par effet fluïdique.

4. Procédé selon la revendication 1 ou 2, pour système
moteur volumétrique suralimenté par un système turbo-
15 compresseur à un ou plusieurs étages dont le système compresseur d'air est directement entraîné mécaniquement par le système turbomoteur, caractérisé en ce que, dans le cas d'un moteur volumétrique à au moins une rangée de quatre à dix cylindres, suralimenté par un turbo-
20 compresseur par rangée et ayant un collecteur d'échappement modulaire à convertisseur d'impulsions par rangée, le débit dérivé d'air comprimé réchauffé est injecté dans les gaz d'échappement de ce moteur en leur point de plus basse pression instantanée.

25 5. Procédé selon la revendication 4, caractérisé en ce que, dans le cas d'un turbocompresseur à au moins deux étages, le débit dérivé d'air comprimé est réchauffé par échange thermique avec au moins une
30 partie des gaz sortant du dernier étage de turbine formant turbine à basse pression.

6. Procédé selon au moins l'une des revendications
précédentes, pour système moteur volumétrique surali-
35 menté par un système turbocompresseur à plusieurs étages dont le système compresseur d'air est directe-

BEST AVAILABLE COPY

ment entraîné mécaniquement par le système turbo-
moteur, caractérisé en ce que, dans le cas d'un moteur
volumétrique à au moins une rangée, par exemple de
six cylindres, suralimenté par un turbocompresseur
5 à deux étages par rangée dont le premier étage de
turbine formant la turbine à haute pression est alimen-
té en parallèle par deux collecteurs d'échappement
à impulsions respectivement communs à deux groupes
distincts de trois cylindres chacun, le débit dérivé
10 d'air comprimé est réchauffé avec au moins une partie
des gaz sortant du dernier étage de turbine formant
turbine à basse pression et injecté dans les gaz
sortant du premier étage de turbine formant turbine
à haute pression.

15 7. Procédé selon au moins l'une quelconque des reven-
dications précédentes, à débit dérivé d'air comprimé
réglable, caractérisé en ce que ce débit dérivé est
interrompu ou arrêté d'une part au démarrage du
20 système moteur volumétrique, d'autre part quand la
pression des gaz d'échappement devient supérieure
à celle de l'air comprimé dérivé et enfin lors de son
fonctionnement à un niveau de puissance suffisamment
élevé pour que le rendement des systèmes respectivement
25 turbomoteur et compresseur soit bon.

8. Procédé selon la revendication 7, caractérisé en ce
qu'on empêche de préférence automatiquement toute
inversion du sens d'écoulement du débit dérivé d'air
30 comprimé.

9. Système générateur de puissance pour l'exécution
du procédé selon au moins l'une quelconque des reven-
dications précédentes, du type comprenant : un conduit
35 de dérivation (13, 13') reliant la conduite (10) de
refoulement d'air comprimé du système compresseur (7)

à la voie (12, 22) d'écoulement des gaz d'échappement du système moteur volumétrique (1) après la sortie de ceux-ci des cylindres moteur (2) et un dispositif (27) de récupération d'énergie en provenance des gaz brûlés du système moteur volumétrique (1) et de transfert de cette énergie récupérée à une partie du flux d'air comprimé, ce dispositif étant traversé par une voie de passage d'air comprimé et intercalé, par sa voie de passage d'air comprimé, exclusivement dans le seul conduit de dérivation (13, 13'), caractérisé en ce que ledit dispositif de récupération et de transfert d'énergie est constitué par au moins un éjecteur (27) dont la tubulure d'aspiration de fluide entraîné (27b) est branchée de préférence en dérivation (15') sur une conduite (15) de sortie de gaz du système turbomoteur (8).

10. Système selon la revendication 9 pour l'exécution du procédé selon la revendication 2, à réfrigérant (11) d'air comprimé de suralimentation du système moteur volumétrique (1) monté dans la conduite de refoulement (10) du système compresseur (7), caractérisé en ce que le conduit de dérivation (13, 13') est branché sur la conduite de refoulement (10) avant ce réfrigérant d'air comprimé (11).

11. Système selon la revendication 9 ou 10 pour l'exécution du procédé selon la revendication 3, caractérisé en ce que le conduit de dérivation (13, 13') précité ou un autre conduit de dérivation séparé ou indépendant est branché par son extrémité aval éventuellement de façon sélectivement orientable ou angulairement réglable sur la volute (28) de liaison directe d'au moins un collecteur d'échappement (4) du système moteur volumétrique (1) avec au moins une turbine du système turbomoteur (8), sensiblement au

REST AVAILABLE COPY

point de raccordement de la tubulure d'entrée rectiligne (28a) de la volute (28) à l'extrémité adjacente de la voie de passage courbe dans cette volute (28).

5 12. Système selon au moins l'une quelconque des revendications 9 à 11 pour l'exécution du procédé selon la revendication 4, caractérisé en ce que le conduit de dérivation d'air comprimé (13) est relié par son extré-
10 mité aval à l'extrémité amont du collecteur d'échappement (4).

13. Système selon au moins l'une quelconque des revendications 9 à 12 pour l'exécution du procédé selon la revendication 5, caractérisé en ce que, dans le cas
15 d'un turbocompresseur à deux étages (7-8, 7'-8'), l'éjecteur précité a sa voie de passage de fluide chauffant traversée par au moins une partie des gaz sortant du dernier étage de turbine formant turbine à basse pression (8').

20 14. Système selon au moins l'une quelconque des revendications 9 à 13 pour l'exécution du procédé selon la revendication 6, caractérisé en ce que, dans le cas d'un système moteur volumétrique (1) à au moins une
25 rangée, par exemple de six cylindres (2), suralimenté par un turbocompresseur à deux étages (7-8, 7'-8') par rangée dont le premier étage de turbine formant turbine à haute pression (7) comporte deux entrées de gaz distinctes respectivement reliées à deux collec-
30 teurs d'échappement à impulsions (4a, 4b) respectivement communs à deux groupes différents de trois cylindres (2) chacun, la voie de passage de fluide chauffant de l'éjecteur précité est intercalée en série dans une conduite (15) de sortie de gaz du dernier étage de turbine formant
35 la turbine à basse pression (7') tandis que l'extrémité aval du conduit de dérivation d'air comprimé (13') est branchée sur la conduite de gaz (22) reliant les deux

BEST AVAILABLE COPY

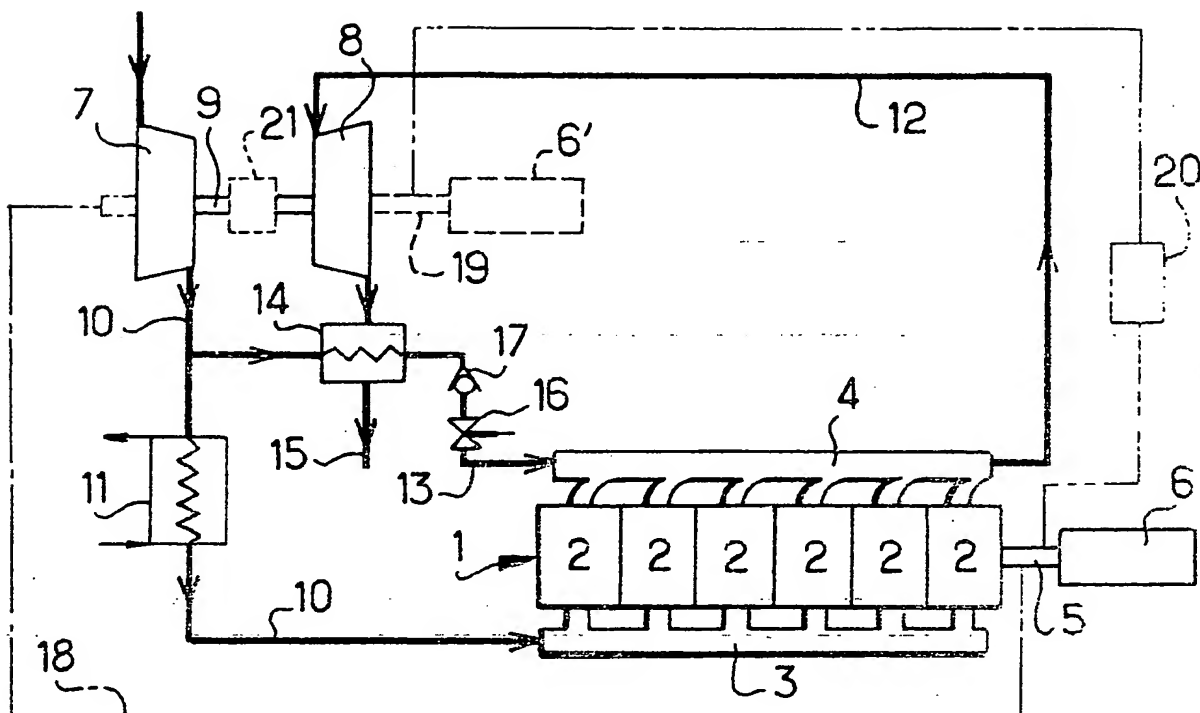
étages de turbine successifs (8, 8') formant les deux turbines respectivement à haute et à basse pression.

15. Système selon au moins l'une quelconque des revendications 9 à 14 pour l'exécution du procédé selon la revendication 8, à conduit de dérivation d'air comprimé (13, 13') pourvu d'une vanne (16), caractérisé par un clapet de retenue ou une soupape anti-retour (17) monté(e) dans le circuit de dérivation (13, 13'), de préférence en amont de la vanne (16).

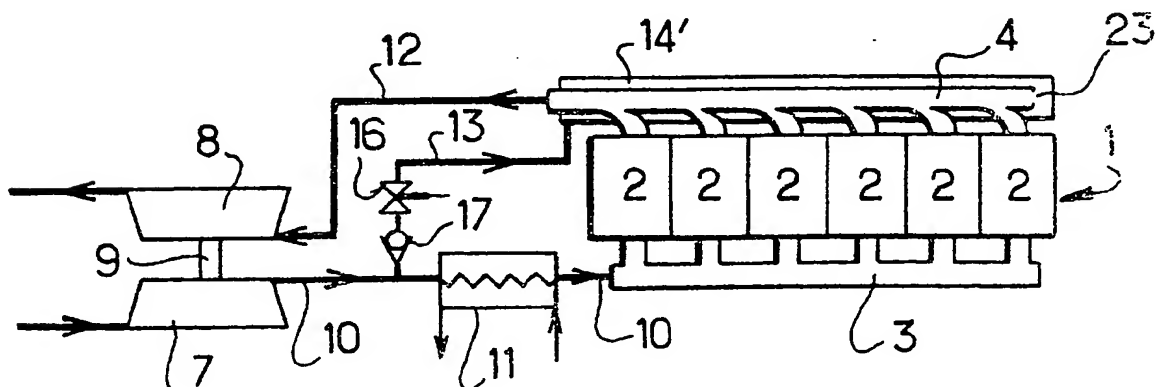
16. Système selon au moins l'une quelconque des revendications 9, 10 et 15, caractérisé par son application à un générateur de puissance du type dit compound formant générateur de gaz, dont le compresseur d'air de suralimentation (7) est directement accouplé mécaniquement à l'arbre (5) du moteur à combustion interne (1) pour en absorber au moins une grande partie de sa puissance utile qui est renvoyée à la turbine de gaz d'échappement (8) mécaniquement séparée du groupe motocompresseur (1, 7) ou reliée à celui-ci par un convertisseur de couple (20) de préférence hydraulique.

BEST AVAILABLE COPY

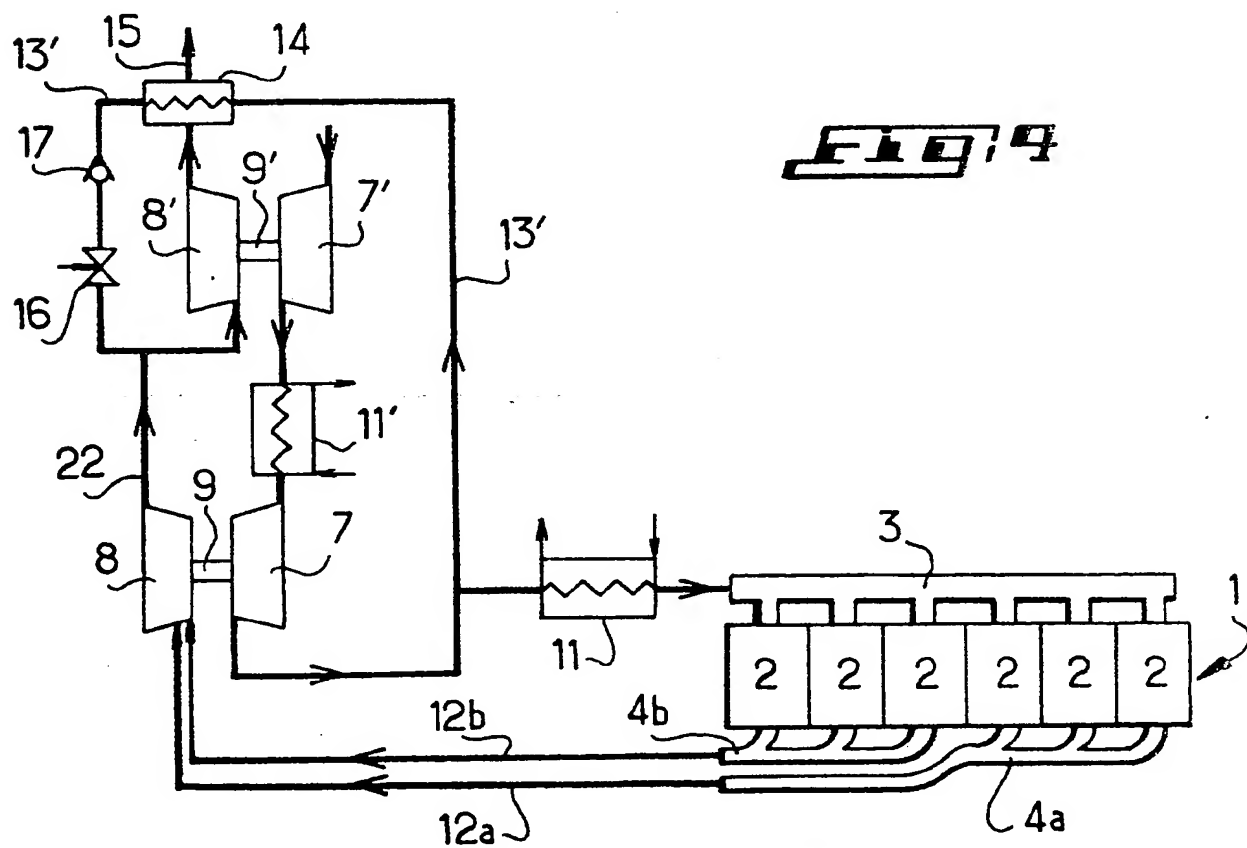
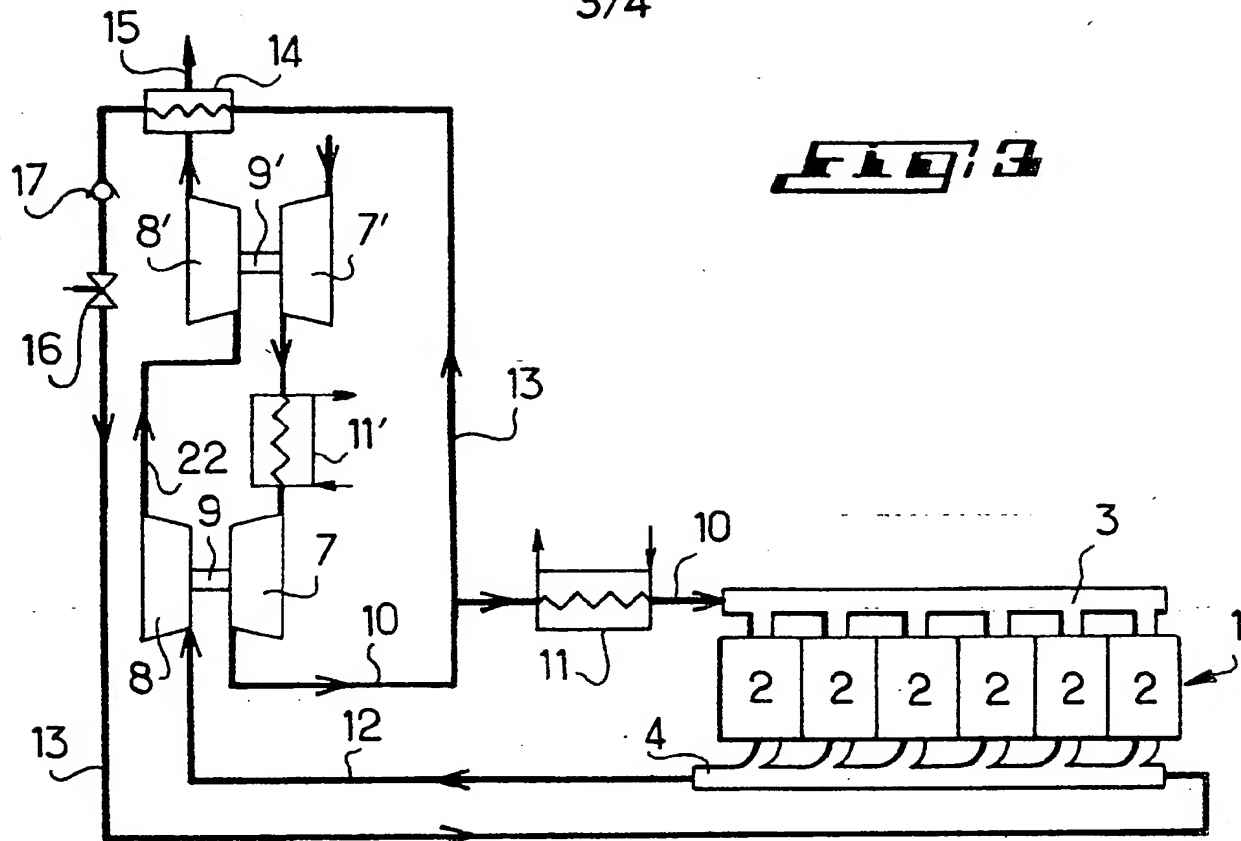
EE 2



FIS

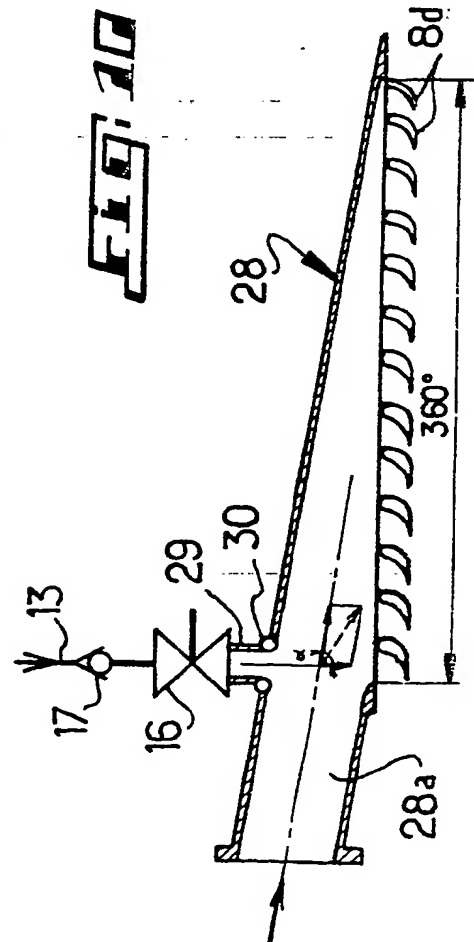
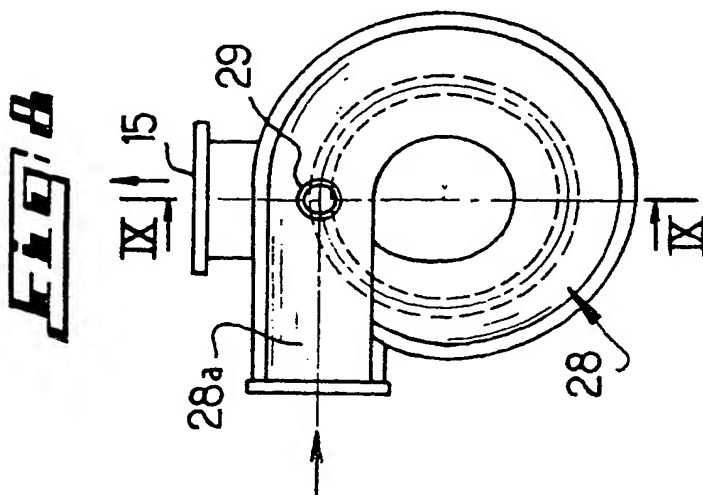
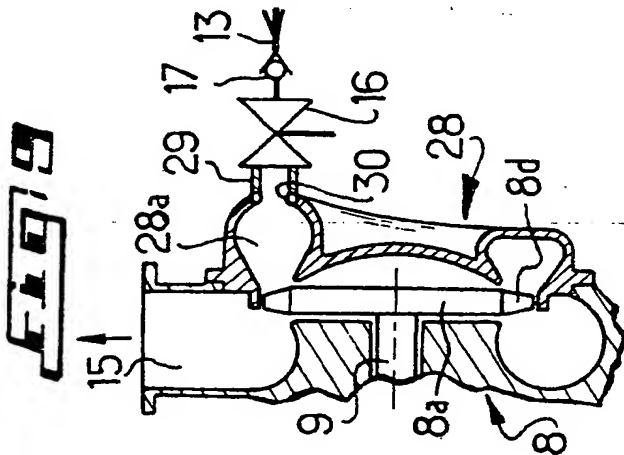
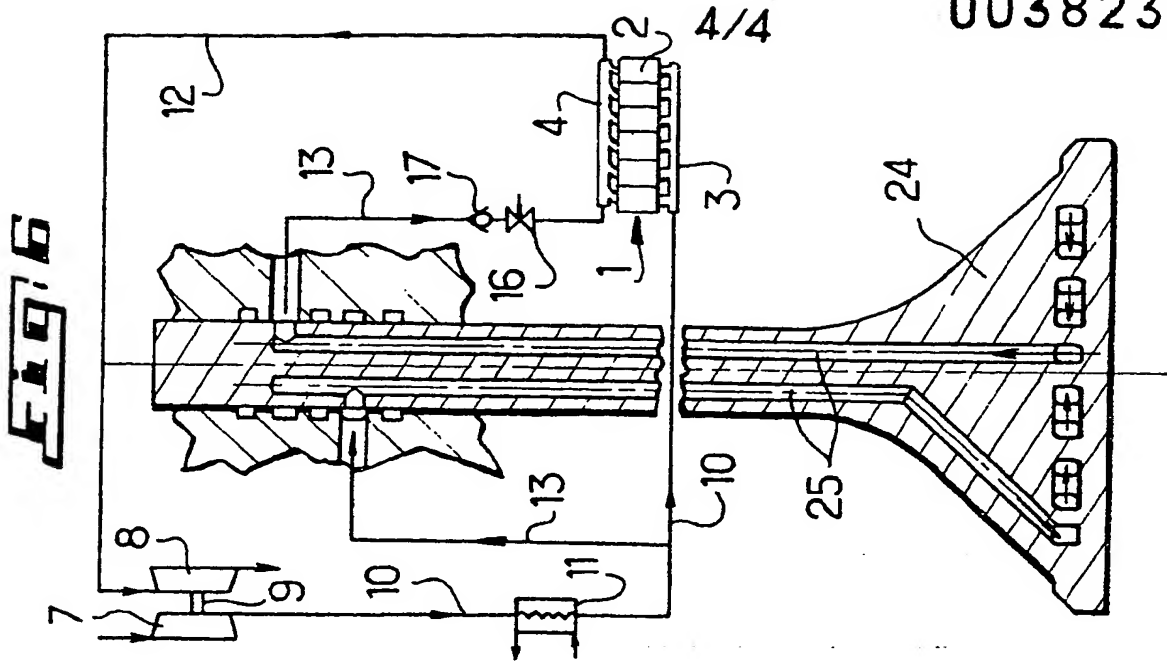


REST AVAILABLE COPY



BEST AVAILABLE COPY

0038232



BEST AVAILABLE COPY

THIS PAGE BLANK (USPTO)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

Numéro de publication:

0 038 232
A3

12

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

Numéro de dépôt: 81400450.3

Int. Cl.³: **F 02 B 37/12**

Date de dépôt: 20.03.81

Priorité: 21.03.80 FR 8006439

Demander: **SOCIETE D'ETUDES DE MACHINES
THERMIQUES S.E.M.T., 2, Quai de Seine,
F-93202 Saint-Denis (FR)**

Date de publication de la demande: 21.10.81
Bulletin 81/42

Inventeur: **Curtil, Rémi, 1, Allée Auguste Renoir,
F-95560 Montsoult (FR)**

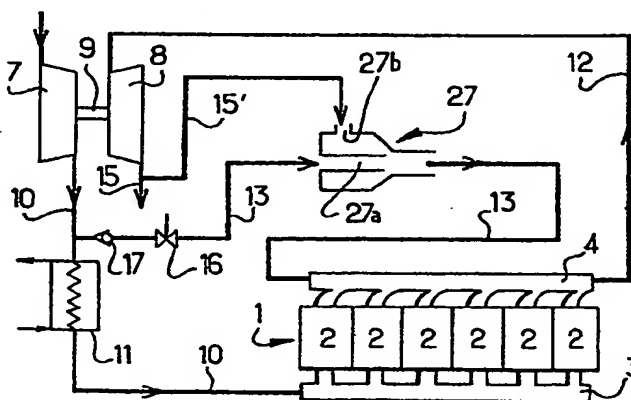
Etats contractants désignés: **BE CH DE GB IT LI NL SE**

Date de publication différée du rapport de
recherche: 03.02.82 Bulletin 82/5

Mandataire: **Weinstein, Zinovi et al, Cabinet Z.
WEINSTEIN 20, Avenue de Friedland, F-75008 Paris (FR)**

Procédé et système de génération de puissance par moteur à combustion interne suralimenté.

Moteur à combustion interne (1) suralimenté par un turbocompresseur (7, 8) à gaz d'échappement comportant un conduit de dérivation (13) pour refouler un débit dérivé d'air comprimé dans la conduite de gaz d'échappement (12) alimentant la turbine (8). Ce débit dérivé d'air comprimé est réchauffé par mélange direct de ce débit avec une partie du flux de gaz sortant de la turbine (8). A cet effet, il est prévu un éjecteur (27) dont la voie d'écoulement de fluide d'entraînement (27a) est intercalée en série dans le conduit de dérivation d'air comprimé (13) et dont la tubulure d'aspiration de fluide entraîné (27b) est branchée par une canalisation de dérivation (15') sur une conduite (15) de sortie de gaz de la turbine (8).



BEST AVAILABLE COPY

ACTORUM AG



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

0038232

EP 81 40 0450

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int. Cl. 3)
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendica- tion concernée	
A	US - A - 3 102 381 (TRYHORN)		F 02 B 37/12
A	US - A - 3 103 780 (TRYHORN)		
A	DE - C - 801 596 (M.A.N.) -		
A	FR. - A - 2 226 559 (FIAT)		
A	US - A - 2 172 809 (SCHMITT)		
A	US - A - 2 633 698 (NETTEL)		
A	US. - A - 3 996 738 (JUSTUS)		
A	US - A - 3 037 345 (SONNEFELD)		
A	US - A - 3 300 964 (KNOPP)		DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int. Cl. 3)
	-----		F 02 B F 02 C F 01 N
			CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES
			X: particulièrement pertinent A: arrière-plan technologique O: divulgation non-écrite P: document intercalaire T: théorie ou principe à la base de l'invention E: demande faisant interférence D: document cité dans la demande L: document cité pour d'autres raisons
			&: membre de la même famille, document correspondant
Le présent rapport de recherche a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche La Haye		Date d'achèvement de la recherche 19-10-1981	Examineur HAKHVERDI

OEB Form 1503.1 08.78

BEST AVAILABLE COPY